

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 12

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 20.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

kehrs-Andrang einzelne Doppelzüge von 200 t ausgeführt werden, so dass überhaupt 10 bis 12 Züge pro Tag nach jeder Richtung auch für das Doppelte des durchschnittlichen Verkehrs ausreichen. Da nun die Abt'schen Locomotiven auf der Zahnschiene mit einer Geschwindigkeit von 12 km pro Stunde verkehren, so lässt sich der vorgesehene Verkehr auch auf *einem* Geleise bei 12 bis 15 stündigem Tagesdienst in aller Sicherheit abwickeln.

Im Nothfalle aber liesse sich durch diese Verbindung ebenso sicher innerhalb 24 Stunden ein Corps von 20 000 Mann von Lausanne nach Airolo transportiren.

**Voranschlag.** Die Baukosten für die 61 km lange eingleisige Bahn mit normaler Spurweite werden, sparsame Ausführung vorausgesetzt, von Herrn Abt auf rund 23 Millionen Franken veranschlagt, woran der Bund, die Cantone Wallis und Waadt, die Westbahn und die Gotthardbahn zusammen 10 Millionen Franken zu subventioniren hätten. Für eine *genaue* Berechnung der Baukosten fehlen vorläufig noch die näheren Vermessungsarbeiten. Bei einem jährlichen Verkehr von 150 000 Personen und 160 000 t Gütern hofft Herr Abt auf eine Brutto-Einnahme von 2 640 000 Fr., der 1 650 000 Fr. Betriebsausgaben gegenüber gestellt werden, so dass die Rein-Einnahme ungefähr eine Million Franken betragen würde.

**Die Vortheile des Projectes** fasst Herr Abt in folgende sieben Thesen zusammen:

1. Die Westbahn erhält dadurch in kürzester Zeit eine directe Verbindung mit Italien.
2. Die bisherige Sackbahn St. Moritz-Brieg wird eine internationale Durchgangslinie mit einem bedeutenden Transit-Verkehr, und zwar ebensowol nach Italien wie nach der Central- und Ostschweiz und weiter nach Nordosten.
3. Der Verlängerung von Brieg bis Airolo fällt nicht nur dieser Transit-, sondern ein bedeutender Local-Verkehr im Rhonetal und namentlich auch ein ganz gewaltiger Touristen-Verkehr zu, der heute schon besteht und nach dem Baue der Bahn noch viel grössere Dimensionen annehmen wird.
4. Durch Hereinziehung des Oberwallis in das schweizerische Eisenbahnnetz wird diesem Landesteil eine vielverheissende Zukunft eröffnet und ein neues Band geschaffen zu treuem Zusammenhalten für alle Zeiten.
5. Der Gotthardbahn, welche selbst die Frucht langer und schwerer Bemühungen gewesen und auch heute noch bei weitem nicht völlig erstarkt ist, sondern noch lange Zeit der Hilfe bedarf, entsteht statt eines gefährlichen Feindes und Concurrenten, ein mächtiger Bundesgenosse.
6. Die zur Wahrung unserer Stellung und Unabhängigkeit als politischer Staat von der hohen Bundes-Versammlung als nöthig erachtete Landesbefestigung am Südfusse des Gotthard erhält durch diese Linie erst ihre wahre und volle Bedeutung.
7. Endlich aber ist die einzige rationelle Lösung des Simplon-Ueberganges durchaus in keiner Weise präjudizirt, sie ist im Gegentheil durch das Erstarken der Westbahn mehr denn je ihrer Verwirklichung näher gerückt.

### Preisbewerbung für ein Denkmal zur Erinnerung an den 500jährigen Gedenktag der Schlacht bei Sempach.

(Mit einer Tafel.)

Wir legen der heutigen Nummer eine Darstellung des mit dem ersten Preise gekrönten Entwurfs der Architekten Hirsbrunner & Baumgart in Bern für das Sempacher-Denkmal bei. Denselben ist vom Organisations-Comite der Jubiläumsfeier auch die Ausführung des Monumentes übertragen worden, was wir von Herzen begrüssen. Abänderungen an dem Entwurfe werden nur in ganz unbedeutendem Masse vorkommen, so dass die beiliegende Zeichnung ein getreues Bild des auszuführenden Denkmals gibt.

Als Baustelle ist der Kirchplatz in Sempach bestimmt. Der gegenwärtig auf demselben sich befindende Brunnen wird verlegt.

In Folge des sehr unebenen Terrains kommt das Denkmal auf eine mit Böschungen versehene Terrasse zu stehen. — Die Fundationen sowol, als auch der Kern im Unterbau werden aus Beton hergestellt. Das durch die Verfasser zur Ausführung vorgeschlagene und angenommene Material ist bläulicher Marmor (Schalenbank) aus den Brüchen des Herrn Bargetzi-Borer in Solothurn, mit aufgezogenen Schlägen und bouchardirt.

Auf der vordern und hintern Seite des Sockels sind zwei polierte Inschriffttafeln, wovon die vordere eine an die Schlacht beim Sempach erinnernde, die hintere eine auf die Jubiläumsfeier sich beziehende Inschrift aufnehmen wird. Auf den beiden andern Seiten befinden sich die vier Wappen der an der Schlacht bei Sempach betheiligt gewesenen Kantone: Uri, Schwyz, Unterwalden und Luzern. Der Säulenschaft, welchen unten Lanzenschäfte, oben Lanzenspitzen zieren, trägt auf der vordern Seite Schwert und Schild mit Jahreszahl 1386, zudem die Namen Arnold von Winkelried und Peter von Gundoldingen; ein Eichenkranz umgibt den Säulenhalbs. Auf dem Capitäl ruht als Wappenthalter Sempachs ein aufrechtstehender Löwe, das Schweizerwappen haltend, aus gleichem Material wie die Säule.

Zu der durch ein eisernes Geländer ringsum abgeschlossenen Terrasse des Monuments führt eine 2 m breite Freitreppe, bestehend aus 8 Stufen von Gotthardgranit.

Das Monument hat folgende Dimensionen:

Höhe von Terrasse bis incl. Löwe 10,35 m.

Der Löwe selbst hat eine Höhe von 2,05 m und ruht auf einer Basis von 0,90 m.

Die Säulenhöhe, incl. Basis und Capitäl beträgt 5,85, ihr unterer Durchmesser 1,07, die Basis 1,50 m.

Die Höhe des Unterbaues bis auf die zwei, das Monument umgebenden Treppenstufen 2,00 m.

Diejenigen der 2 Treppenstufen zus. 0,44 m.

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 15,000 Fr., nämlich:

Erdarbeiten . . . . .	Fr. 450. —
Betonarbeiten . . . . .	1425. —
Steinhauerarbeiten, incl. Lieferung, Be- hauen, Transport und Versetzen	5478. —
Postamente des Umfassungsgeländers	630. —
Borduren zwischen den Postamenten	485. —
Freitreppe . . . . .	322. —
Bildhauerarbeiten, Inschriften	610. —
Löwe mit Wappen	3600. —
Schlosser- und Schmiedarbeiten	1000. —
Unvorhergesehenes, Bauleitung etc.	1000. —
Total . . . . .	Fr. 15000. —

Das Denkmal wird sofort in Angriff genommen und muss bis zum Tage der Jubiläumsfeier (9. Juli 1886) vollendet sein.

### Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin* in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 8, VII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“ Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

#### 1886

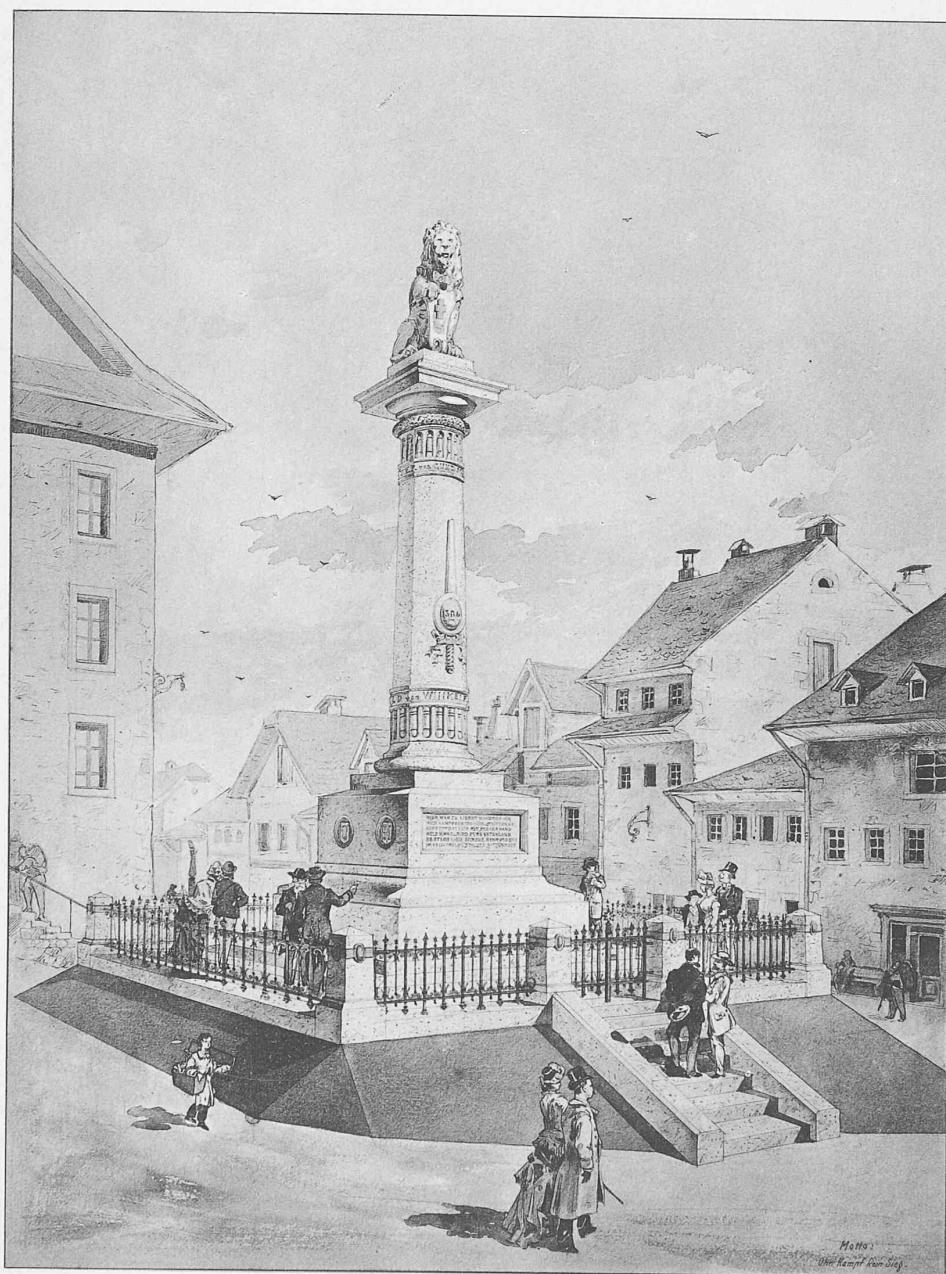
		im Deutschen Reiche
Januar 13.	Nr. 34 629	A. Millot in Zürich: Gebläseeinrichtung an Sichtemaschinen.
„ 13. „	34 679	Firma Schinz & Bär in Zürich: Regulirbares Schlagventil für hydraulische Widder
„ 27. „	34 783	Firma R. Alioth & Co. in Basel: Bewicklung einer dynamo-electrischen Maschine.
„ 27. „	34 827	F. Gut in Hottingen-Zürich: Contre-Bohratsche.

Preisbewerbung für ein Monument zur Erinnerung an den 500jährigen

## Gedenktag der Schlacht bei Sempach.

Entwurf von HIRSBRUNNER & BAUMGART, Architecten zu Bern.

Erster Preis.



Photogr. Aufnahme nach der Originalzeichnung.  
Negativplatte von M. Vollenweider & Sohn in Bern.

Lichtdruck von J. Baeckmann.

Perspective.

# Seite / page

74(3)

# leer / vide / blank